COLÉGIO DOM BOSCO

Curitiba

Jardim Botânico

Curitiba, capital paranaense, é reconhecida por seu potencial desenvolvimentista. Denominada como a Cidade Sorriso em tempos passados e Capital Ecológica mais recentemente, Curitiba faz parte do rol das cidades que se adaptaram ao ritmo de crescimento populacional sem deixar de lado as estratégias de planejamento que a tornam uma metrópole organizada e ciente de sua dimensão. Criativa quanto à execução dos seus equipamentos urbanos comunitários, Curitiba não deixa de cuidar de seu patrimônio histórico e cultural, mantendo no presente seu padrão administrativo sendo arrojada na concepção de seu futuro.(na foto o Jardim Botânico) O Município de Curitiba foi criado e instalado em 29 de março de 1693, sendo desmembrado de Paranaguá.(Foto: Nani Goes).

Fundação

Em 29 de março de 1693, o capitão-povoador Matheus Martins Leme, respondendo aos "apelos de paz, quietação e bem comum do povo", promoveu a primeira eleição para a Câmara de Vereadores e a instalação da Vila, como exigiam as Ordenações Portuguesas. Estava fundada a Vila de Nossa Senhora da Luz dos Pinhais, que anos depois se chamaria Curitiba.
(origem do nome)

A mudança do nome da vila e da rotina do povoado veio em 1721, com a visita do ouvidor Raphael Pires Pardinho. Ele foi, provavelmente, a primeira autoridade a se preocupar com o meio ambiente da cidade, iniciando uma tradição pela qual Curitiba hoje é reconhecida internacionalmente.

Já naquela época, o ouvidor determinou aos habitantes que tivessem determinados cuidados com a natureza. O corte de árvores, por exemplo, só poderia ser feito em áreas delimitadas. E os moradores ficavam obrigados a limpar o Ribeiro (hoje Rio Belém), a fim de evitar o banhado em frente à igreja matriz.

O ouvidor Pardinho estabeleceu também que as casas não poderiam ser construídas sem autorização da Câmara e deveriam ser cobertas com telhas. As ruas já iniciadas teriam de ser continuadas, para que a vila crescesse com uniformidade.

Esquecida pelos governantes da Capitania de São Paulo, Curitiba passou por um período de extrema pobreza. A prosperidade só viria a partir de 1812, com

o tropeirismo. Ponto estratégico do caminho do Viamão a São Paulo e às Minas Gerais, o povoado viu crescer o comércio com a passagem dos tropeiros.

O aluguel de fazendas para as invernadas transferia os habitantes do campo para o povoado. Surgiram lojas, armazéns e escritórios de negócios ligados ao transporte de gado. Com o desenvolvimento, foi conquistada a emancipação do Paraná. Assim, em 1853, Curitiba tornava-se Capital.

Curitiba Capital

A tradição de planejamento urbano de Curitiba também vem de longe. Apenas dois anos depois de tornar-se capital, a cidade já era objeto dos primeiros estudos para sua organização.

Curitiba necessitava de obras de infra-estrutura e de reformulação no traçado urbano. E o então presidente da Província do Paraná, Zacharias de Góes Vasconcellos, incentivava a construção de escolas, teatros e clubes.

Por isso, em 1855, foi contratado o engenheiro francês Pierre Taulois. Na função de inspetor geral de medição das terras públicas, a partir de 1857, Taulois indicaria as mudanças necessárias.

Naquela época, apenas a Rua da Assembléia (hoje Doutor Muricy) e a Rua do Comércio (atual Marechal Deodoro) se cortavam em ângulo reto. A pedido do engenheiro, as outras ruas tiveram seu traçado modificado, fazendo com que a cidade perdesse sua forma circular. Adquiria, então, um desenho regular, quadrilátero, com cruzamento em ângulos retos bem definidos, a fim de melhorar a circulação no interior da malha urbana.

A visita do Imperador D.Pedro II e da Imperatriz D.Teresa Cristina, em 1885, confirmou o avanço da cidade. A estrada de ferro Paranaguá-Curitiba já estava funcionando, e os curitibanos freqüentavam o Teatro São Teodoro. No entanto, a iluminação pública era precária e persistiam os problemas de saneamento.

Já no dia 2 de maio de 1886, a cidade ganhava seu primeiro parque, aliando o conceito de área verde, preservação ambiental e saneamento. O Passeio Público nasceu como área de lazer e foi a primeira grande obra de saneamento de Curitiba.

O Código de Posturas Municipais de 1895 previa padrões de higiene e aperfeiçoava a estrutura da Curitiba republicana. As atividades comerciais e de lazer confirmavam a prosperidade da Capital na entrada do século XX.

Já na primeira década do milênio, os serviços de água, esgoto, limpeza e iluminação eram ampliados; as ruas iam sendo abertas, pavimentadas e arborizadas.
(curiosidade)

O ano de 1913, na gestão do prefeito Cândido Ferreira de Abreu, foi marcado por mais transformações. As ruas do centro foram pavimentadas com paralelepípedos, as "agitadas" XV de Novembro e Barão do Rio Branco foram alargadas e os bondes puxados por mulas foram substituídos pelos elétricos.

Curitiba também ganhava uma política habitacional, ao mesmo tempo em que comemorava a construção da sede definitiva da Universidade Federal do Paraná – a primeira do Brasil, fundada em 19 de dezembro de 1912.

O Brasil moderno e nacionalista da década de 20 incitava, ainda mais, o crescimento de Curitiba. O prefeito Moreira Garcez, em oito anos de mandato (1920-1928), ditou o ritmo de crescimento da cidade para os anos 30. Moreira Garcez reformou as praças Zacarias e Tiradentes e promoveu o calçamento e revestimento das ruas com pedras de macadâmia. Em sua gestão ainda foram abertas as avenidas Visconde de Guarapuava, Sete de Setembro, Silva Jardim, Iguaçu e Getúlio Vargas.

Plano Agache
A década de 40 seria marcada pela elaboração de um plano urbanístico para Curitiba. Contratado pela firma paulista Coimbra Bueno & Cia Ltda, o renomado urbanista e arquiteto francês Alfredo Agache (fundador da Sociedade Francesa de Urbanismo) chegou à cidade para dar uma nova ordenação a seu espaço urbano. O chamado Plano Agache estabelecia como prioridades o saneamento, descongestionamento de vias e a estruturação de centros para permitir o desenvolvimento da vida social e comercial.

Elaborado em dois anos (1941-1943), o plano foi entregue na gestão do prefeito Alexandre Beltrão. Devido a problemas econômicos e ao intenso crescimento da cidade, o plano não teve o sucesso esperado. Dele restaram, no entanto, as grandes avenidas, como a Visconde de Guarapuava, Marechal Floriano Peixoto e Sete de Setembro; as galerias pluviais da Rua XV de Novembro; o recuo obrigatório de cinco metros para novas construções; a Zona Industrial, atrás da Estação Ferroviária; a previsão de áreas para o Centro Cívico e o Centro Politécnico; e o Mercado Municipal.

Anos 60 – planejando o futuro

Um grupo de urbanistas da Universidade Federal do Paraná acreditava que o desenvolvimento urbano, na década de 60, evoluíra pouco em todas as cidades brasileiras e pretendia colaborar com o planejamento de Curitiba. Eles

encaminharam, então, uma proposta ao prefeito Ivo Arzua Pereira, que recorreu à Companhia de Desenvolvimento do Paraná (Codepar) a fim de obter os recursos necessários para viabilizar o projeto.

Foi aberta uma concorrência em nível nacional. A firma vencedora foi a Serete, de Isaac Milder, que, com Jorge Wilheim e técnicos da Prefeitura, faria o plano diretor. Para coordenação dos trabalhos foi criada a Appuc (Assessoria de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba), que em 1965 se transformaria no IPPUC (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba).

Ivo Arzua promoveu seminários chamados "Curitiba de Amanhã" em vários bairros da cidade, para que o Plano Diretor fosse discutido com todas as instâncias representativas da sociedade. Na prática, o plano só começou a ser posto em prática na gestão do prefeito seguinte.

Nomeado prefeito em 1971, o arquiteto Jaime Lerner teve a determinação necessária para colocar em prática o Plano Diretor, do qual participara desde seu início, quando presidia o IPPUC. Para o sucesso do plano, como se verificou, foram necessárias mudanças básicas na economia da cidade, no espaço físico e nos costumes da população.

De início, o fechamento da Rua XV de Novembro ao tráfego de veículos, por exemplo, teve repercussão negativa entre os comerciantes, que esperavam prejuízo com a nova medida. Evitando um mandado de segurança contra a obra, que incluía o trecho entre as ruas Ébano Pereira e Barão do Rio Branco, a Rua XV foi fechada em 48 horas, num final de semana, depois das 17h da Sexta-feira, quando a Justiça já tinha encerrado o expediente. A ousadia da atitude, no entanto, se provou justificada, pois logo o dia-a-dia revelou o acerto da medida.

Capital Ecológica

Na década de 80, o desafio da cidade foi tornar mais acessíveis os serviços básicos para uma população sempre crescente. Foi criada a Rede Integrada de Transporte - que possibilita o deslocamento para qualquer ponto da cidade com uma só tarifa -; foram ampliados os equipamentos sociais, como creches e postos de saúde, e implementada uma política habitacional sustentada em pequenos conjuntos residenciais.

Curitiba completou 300 anos (em 1993) retomando o caminho das soluções inovadoras, na vanguarda do planejamento urbano. É o tempo da parceria para complementar serviços indispensáveis no ensino, na saúde, no lazer; é o tempo do ônibus "Ligeirinho" para encurtar distâncias, de reciclar a relação do homem com o meio ambiente, com programas como "Lixo que não é Lixo". É, também, o tempo das Ruas da Cidadania e dos Faróis do Saber; da geração

de empregos, da gestão compartilhada com a população e da integração metropolitana.

Curitiba é a cidade brasileira que tem a maior área verde por habitante - 52m2 em um total de 21 milhões m2. Cidade pioneira na implantação da coletiva seletiva de lixo no País, Curitiba hoje separa 13% de seu lixo e ocupa também o primeiro lugar entre as quatro cidades brasileiras que já separam o lixo reciclável biodegradável (lata, vidro, metal, plástico, papel), seguida de Porto Alegre (5%), Florianópolis (4%) e São Paulo (a maior cidade brasileira separa apenas 1% do que recolhe).

Destacado pela ONU, em 1990, com o prêmio máximo do meio ambiente o United Nations Environment Program (UNEP), o programa Lixo que não é Lixo conseguiu a separação de 419 mil toneladas de lixo reciclável desde sua implantação, em 1989. Este volume seria suficiente para encher 1,2 mil prédios de 20 andares, com 280 metros quadrados de área cada. O lixo inorgânico (plástico, papel, vidro e alumínio) representa 13% de todo o resíduo coletado na cidade.

Em sua nova fase, o Lixo que não é Lixo está sendo estendido a 13 municípios da Grande Curitiba. A Prefeitura entende que esta ampliação é fundamental para a preservação dos mananciais de água que abastecem Curitiba.

A preservação das áreas verdes é um outro instrumento importante da política municipal de meio ambiente e saneamento. Os 21 milhões de metros quadrados de áreas verdes (parques, bosques, jardinetes e praças) preservadas dentro do perímetro urbano são freqüentados por mais de 150 mil pessoas nos finais de semana. Estas opções de lazer representam qualidade de vida e principalmente o equilíbrio das relações da cidade com o seu meio ambiente. A maioria dos parques de Curitiba, chamados de parques lineares, são implantados ao longo dos rios e em fundos de vale. Funcionam como uma espécie de barreira para impedir a ocupação indevida dessas áreas, sujeitas a enchentes, e para livrar os rios e córregos do risco de se tornarem depósitos de lixo. Os lagos dos parques servem para conter as enchentes e funcionam como reguladores da vazão das águas em épocas de chuva.

O interesse da população em preservar o meio ambiente aumenta proporcionalmente aos benefícios gerados pelos programas ambientais. O Câmbio Verde, por exemplo, já troca lixo reciclável por sacolas de alimentos, material e livros escolares e brinquedos. No programa Olho D`Água a comunidade participa ativamente, praticando atividades de educação ambiental. Os 2,6 mil alunos de escolas municipais fazem um levantamento completo sobre a situação dos rios através da análise da água. A idéia é avaliar e intervir inclusive com obras físicas para recuperar a qualidade da água.

Projetos Matriciais são os 24 projetos principais da atual administração da Prefeitura de Curitiba, envolvendo ações que integram várias secretarias e órgãos. A idéia, decorrência da adoção de um plano de administração matricial, é definir tarefas e metas conjuntas para a administração, que vai executar os projetos de acordo com um cronograma estabelecido. Cada um dos programas, chamados de Idéias Força, tem seu próprio coordenador, especialista no assunto, que trata de gerenciar o andamento das atividades e unir os esforços dos demais órgãos. A principal característica é o fato de os projetos se desenvolverem simultaneamente às atividades normais de cada secretaria ou órgão.

O sistema de transporte coletivo de Curitiba é um dos mais eficientes do Brasil, o que é comprovado por uma série de prêmios internacionais. O mais recente, concedido pela prestigiosa instituição inglesa Building and Social Housing Foundation, é apenas um exemplo. Outro é a classificação do sistema como "exemplar", feita pelo Worldwatch Institute, um dos maiores institutos de pesquisa ambiental dos Estados Unidos.
Implantado nos anos 70 com a preocupação de privilegiar o transporte de massa, o sistema é reconhecido por aliar baixo custo operacional e serviço de qualidade. Cerca de 1,9 milhão de passageiros são transportados diariamente, com um grau de satisfação de 89% dos usuários, segundo pesquisa da Urbs, empresa que gerencia o sistema.

O grande diferencial do transporte curitibano é dispor de tarifa integrada, permitindo deslocamentos para toda a cidade pagando apenas uma passagem. Cada pessoa pode compor seu próprio percurso, já que o sistema é integrado por meio de Terminais e Estações-Tubo. Quem percorre trajetos longos, o que é mais comum entre a população de menor poder aquisitivo, é subsidiado por aqueles que realizam percursos menores. Calcula-se que diariamente 80% dos usuários sejam beneficiados pela integração. Atualmente, a Rede Integrada de Transporte opera com 1.902 ônibus, realizando cerca de 14 mil viagens por dia, num total de 316 mil km a cada 24 horas.

Hoje o sistema está integrado com alguns municípios da Região Metropolitana, atendendo oito cidades da Grande Curitiba: Almirante Tamandaré, Colombo, Pinhais, São José dos Pinhais, Araucária, Fazenda Rio Grande, Campo Magro e Campo Largo. A integração se dá por linhas convencionais, de ônibus metropolitanos, Expressos e Ligeirinhos, transportando diariamente cerca de 250 mil pessoas que residem ou trabalham nas cidades vizinhas.

O sistema trinário

A partir de 1974, Curitiba passou a dispor do Sistema de Ônibus

Expresso - o chamado metrô de superfície. Trata-se de uma solução inédita para ligação entre o centro e os bairros por vias<Figura: transp1.jpg (11396 bytes)> exclusivas. Assim foi criado o sistema trinário de vias, que tem ao centro uma canaleta exclusiva para o Expresso, ladeada por duas vias de tráfego lento, em sentidos opostos. Paralelamente existem ainda duas ruas de tráfego rápido. A canaleta possibilita o aumento da velocidade média dos ônibus sem comprometer a segurança dos passageiros.

Atualmente são 58 km de vias exclusivas, que cruzam a cidade nos sentidos Norte, Sul, Leste, Oeste e Sudeste (Boqueirão). Os grandes eixos são complementados por 270 km de linhas alimentadoras e 185 km de linhas interbairros, atendendo cerca de 65% da área urbana. Somado às linhas convencionais, o sistema de transporte urbano de Curitiba cobre toda a área do município.

Curitiba, 28 de março de 1998.